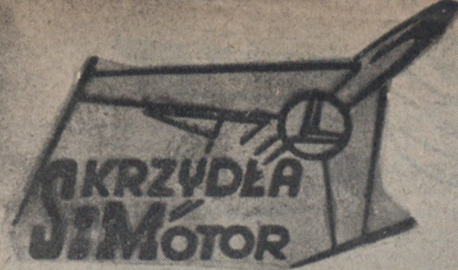
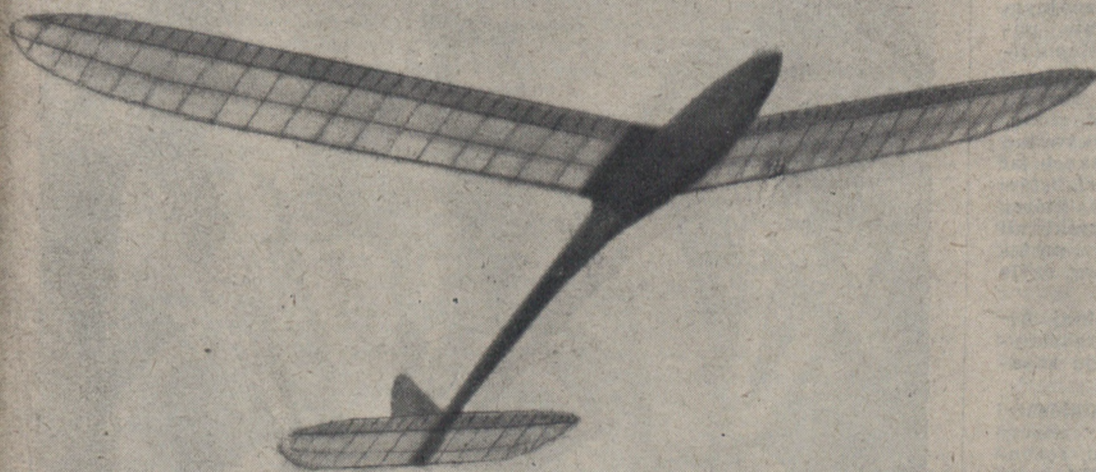




40 (276) ROK VI
30 WRZEŚNIA–6 PAŹDZIERNIKA
1951
Cena 60 gr



ŚWIĘTO CHIN LUDOWYCH

Dwa dni i dwie noce trwa podróż samolotem komunikacyjnym z Warszawy do Pekinu, stolicy Chińskiej Republiki Ludowej. O kilkanaście tysięcy kilometrów na wschód od naszego kraju, czterysta siedemdziesiąt pięć milionów naszych żółtych braci buduje w codziennym, znojnym trudzie swoje wielkie, bogate, potężne państwo — Chińską Republikę Ludową.

Przez długie tysiąclecia rządzili Chinami cesarze i mandaryni, głodował uciskany przez obszarników lud wiejski. W ostatnich dziesiątkach lat Chiny stały się kolonią imperialistów amerykańskich i angielskich, którzy kradli bogactwa Chin, wyzyskiwali w okrutny sposób tragarzy portowych, kulisów, rybaków i w ogóle lud chiński.

Dzięki zwycięstwu Chińskiej Armii Ludowej nad obcymi i rodzimymi wyzyskiwaczami, w kraju zapanowało nowe życie.

Od chwili powstania Chińskiej Republiki Ludowej, to znaczy od 1 października 1949 roku, rozbudowuje się w Chinach ciężki przemysł, uczelnie i szkoły, teatry i całe miasta. Władza ludowa oddała chłopom ziemię obszarniczą, walczy z przyrodą, jak w prowincji Huań, gdzie zabezpieczono od wylewu tysiące hektarów pól uprawnych. Władza ludowa umożliwia każdemu obywatelowi dostęp do oświaty, kultury i nauki. To wszystko, co cesarz i obszarnicy chińscy w ciągu wieków zatrzymywali lub udaremniali — władza ludowa, kierowana przez Komunistyczną Partię Chin pod wodzą Mao Tse-Tunga, urzeczywistnia w ciągu niewielu lat.

Istnienie Chińskiej Republiki Ludowej ma bardzo poważne znaczenie dla światowego ruchu obrońców pokoju. Prawie półmiliardowy naród chiński, będący niemal czwartą częścią całej ludności na kuli ziemskiej, jest zjednoczony w walce o pokój i nie raz już pokazał swą wolą jego obrony. Imperialiści czynią wszystko, aby osłabić potęgę młodej republiki: zabraniają swoim satelitom handlu z Chinami, nie uznają Centralnego Rządu Ludowego, prowadzą szpiegostwo i szkodnictwo.

Ale nikt i nic już nie powstrzyma rozwoju Chińskiej Republiki Ludowej. Naród Chiński przyczynia się nie tylko swą pracą do wzrostu pokojowej potęgi, ale jest gotów jej bronić, kiedy jest zagrożony. Dowodzą tego pułki ochotników chińskich, walczące ramię w ramię z wojskami koreańskimi przeciw imperialistycznym najeźdźcom.

W Chińskiej Republice Ludowej rozwija się również lotnictwo. Tysiące młodzieży zajmuje się modelarstwem: na szlakach powietrznych kursują samoloty radziecko-chińskich linii lotniczych, a lotnictwo wojskowe stoi na straży niepodległości i bezpieczeństwa republiki.

Chińska Republika Ludowa, kraj naszych żółtych braci, to poważne ogniwo w niezwyciężonym, potężnym, wspaniałym froncie zjednoczonych obrońców pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele.





Dumą narodu chińskiego jest jego młodzież lotnicza. Stojąc na straży niepodległości, na straży pokoju, lotnicy Chińskiej Republiki Ludowej zarówno wojskowi jak i sportowi stale podnoszą swoje kwalifikacje stanowią groźne ostrzeżenie dla anglo-amerykańskiego imperializmu. W dniu święta naszych żółtych braci przesyłamy gorące pozdrowienia lotniczej młodzieży Chin Ludowych.

Na zdjęciach: u góry — piloci, ochotnicy chińscy biorący udział w walce z imperializmem amerykańskim w Korei. Powyżej — młodzież chińska z zainteresowaniem ogląda samolot komunikacyjny.

Masowym jest sport w krajach demokracji ludowej. Na ostatnich zawodach ogólnokrajowych modeli latających na Węgrzech brało udział ponad 200 zawodników, demonstrujących wysoki poziom wyszkoleniowy. Poniżej — fragment defilady modelarzy węgierskich przed zawodami



LOTNICY NA APEL ŻERANIA

„DO WSZYSTKICH ZAŁÓG ROBOTNICZYCH, DO WSZYSTKICH LUDZI PRACY W POLSCE!...“ — tymi słowami zaczyna się apel załogi Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie i załóg przedsiębiorstw budowlano-montażowych, budujących nowe działy fabryki.

Ludzie Żerania, pragnąc czynem produkcyjnym uczcić trzydziestą czwartą rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, zobowiązali się przyśpieszyć o 54 dni uruchomienie produkcji i w dniu 7 listopada bieżącego roku wypuścić z taśmy montażowej pierwszy samochód osobowy marki M-20 „Warszawa“.

Na cześć Wielkiego Października rzuciła wezwanie do współzawodnictwa masom pracującym naszego kraju załoga jednego z największych obiektów pokojowego budownictwa w Ludowej Polsce. Hasło do spotęgowania wysiłków w pokojowej pracy nad przebudową i rozbudową naszego kraju, w walce o pokój i Plan 6-letni — rzucili robotnicy fabryki, rozbudowującej się w sercu olbrzymiego placu budowy jakim jest Polska Ludowa w Warszawie.

Wezwanie Żerania jest wspaniałym, radosnym świadectwem patriotyzmu i gorącej miłości do Ojczyzny mas robotniczych naszego kraju. Apel bohaterskich twórców potężnej, pierwszej w historii naszego państwa fabryki samochodów podchwyciły załogi wszystkich naszych zakładów pracy. Miliony ludzi podejmują już zobowiązania produkcyjne, dając dowód czci, jaką naród polski żywi dla pamiętnej daty narodzin pierwszego państwa socjalistycznego.

Z olbrzymim entuzjazmem apel Żerania podchwycili ludzie naszego lotnictwa, członkowie Ligi Lotniczej — piloci, mechanicy, instruktorzy, pracownicy warsztatów, członkowie Kół LL oraz pracownicy Oddziałów i Okręgów.

Za przykładem robotników naszej Ojczyzny, dla których praca stała się sprawą czci i honoru, jedno za drugim napływają do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej zobowiązania, mające na celu przedterminowe wykonanie planu lotniczej sześciolatki.

Apel Żerania pierwsi podjęli **pracownicy Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej**, zobowiązując się do dnia 15 listopada wykonać w stu procentach szereg zobowiązań z dziedziny wyszkolenia i produkcji.

„Swymi zobowiązaniami chcemy przyśpieszyć realizację planu 6-letniego i wielką, socjalistyczną przebudowę państwa“ — piszą w zobowiązaniu ludzie W. A. LL, postanawiając między innymi przeszkolić grupę pilotów szybowcowych w akrobacji podstawowej, grupę w lotach bez widoczności — na samolocie, grupę pilotów do IV stopnia wyszkolenia szybowcowego, oraz poszczególne grupy pilotów szybowcowych — na motoszybowcu, w lotach nocnych z wyciągarki i za samolotem, i do II stopnia wyszkolenia.

W dalszym ciągu: „Postanawiamy przeszkolić instruktorów silnikowych na samolocie „Jak-18“, uzyskać uprawnienia instruktorów w lotach nocnych, przeszkolić grupę pilotów silnikowych w lotach nocnych, zdobyć cztery złote odznaki pilota szybowcowego...“

Wydział Techniczny Warszawskiego A LL zobowiązał się między innymi: zaoszczędzić dwie tony paliwa, przeprowadzić po godzinach pracy 60 godzin wykładów z grupą pilotów na temat podstawowego wyszkolenia, wykonać przekrój silnika lotniczego, wykonać przekrój jednego kompletu przyrządów pokładowych, przeprowadzić całkowity remont ściągarki i oddać ją do eksploatacji, przepracować 100 godzin poza bieżącymi pracami przy remoncie wozu startowego.

Każda brygada techniczna obsługiwać będzie zamiast dwóch — pięć samolotów.

Piloci nieetatowi zaopiekują się w ramach pracy społecznej Kołami LL w terenie, gdzie przeprowadzą Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych, aż do całkowitego zakończenia.

Pracownicy wydziału gospodarczego W.A. LL przepracują 200 godzin przy konserwacji lotniska.

Następne zobowiązania ku czci 34 rocznicy Rewolucji Październikowej podjęli **pracownicy Zarządu Okręgu LL w Poznaniu oraz Okręgowych Warsztatów Lotniczych, Brygad Produkcyjnych Ligi Lotniczej w Zakładach im. J. Stalina i członkowie Kół terenowych LL.**

„Wzniosłe hasła Wielkiej Rewolucji Październikowej będą nam wskazywały drogę do szybszego zrealizowania podjętych zobowiązań, które są wkładem w przedterminowe wykonanie planu wielkiej i radosnej przyszłości naszej Ludowej Polski oraz umocnienie sił pokoju na świecie“ — brzmią słowa uroczystej rezolucji.

Jako pierwsze w długim szeregu zobowiązań Poznańskiego Okręgu LL — podajemy zobowiązania załogi technicznej Poznańskiego Biura Projektów Budownictwa Przemysłowego, zorganizowanej w całości w szeregach Ligi Lotniczej. Załoga ta zatrudniona jest przy budowie wieży spadochronowej w Poznaniu.

Załoga sporządzi dodatkowo rysunki warsztatowe, części konstrukcji wieży oraz przedterminowo wykona dokumentację wciągu i instalacji elektrycznej. Zobowiązanie to poważnie przyśpieszy prace mechaniczne — obrabiarkowe wieży, wykonywane przez Zakłady im. J. Stalina.

Wartość zobowiązań załogi PB i PBP wynosi około 27 000 zł, zaś projektowana oszczędność poprzez zastosowanie socjalistycznych metod pracy przewidziane jest na sumę około 2 500 zł.

Następne zobowiązania produkcyjne — próbnego montażu wieży spadochronowej i ostatecznego zmontowania jej na przewidzianym miejscu na 14 dni przed terminem — podjęła załoga budowlano-montażowa Zjednoczenia Montażu Mostów w Poznaniu.

Wartość zobowiązania wynosi 18 000 zł, zaś projektowane oszczędności — 3 500 zł.

×

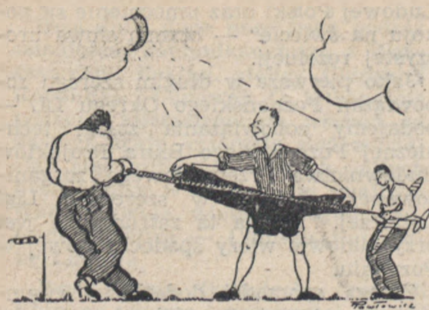
W dalszym ciągu bez przerwy napływają lotnicze zobowiązania ku czci 34 rocznicy Rewolucji Październikowej. Mobilizują one ludzi naszego lotnictwa do chlubnego wykonania zadań wielkiego Planu 6-letniego na lotniczym odcinku.

Zobowiązania te, to świadectwo głębokiego patriotyzmu pracowników ludowego lotnictwa, to dowód ich nieugiętej woli walki o pokój, przeciwko wojennym knowaniom amerykańsko-angielskich imperialistów.

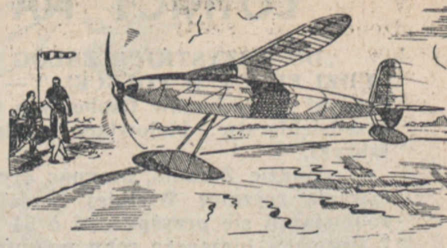
J. Z.

Spadochroniarze Warszawskiego ALL





16 OZML



Zbyszek Różański nie posiada się z radości. Jest rekordzistą! Osiągnął realne wyniki w swej pracy modelarskiej.. Pytam go, jak sobie do tej pory radził z pracą w modelarstwie i dowiaduję się, że modelarzem jest od dwóch lat. Obecnie jest członkiem modelarni Młodzieżowego Domu Kultury w Poznaniu. Uczęszcza do IV klasy Technikum Mechanicznego i oddając się pracy w małym lotnictwie, czyni jednocześnie dobre postępy w nauce szkolnej. Jest aktywnym ZMP-owcem. Z powagą opowiada o swym ojcu, szoferze — mechaniku jednej z instytucji spółdzielczych w Poznaniu. Widać, że mocno pragnie, aby ojciec był z niego dumny.

— Będę konstruktorem lotniczym! — mówi. Dziś — modelarz, a jutro? O, jutro, czyli za kilka lat, ZMP-owiec Różański z pewnością wręczy w spracowane dłonie ojca dyplom inżyniera lotniczego.

Takich jak Zbyszek Różański jest na zawodach dużo, bardzo dużo. Wysokie ambicje (oparte na zupełnie realnych podstawach), ma każdy z tych dzielnych chłopców, rozumiejących w pełni jak ogromne ułatwienia w nauce czyni im Ludowe Państwo, jak troskliwą opieką otacza ich na drodze do dużego lotnictwa. Z dumą i wdzięcznością mówią o tej opiece i troskliwości, z widocznym poczuciem odpowiedzialności za swe poczynania, snują plany na przyszłość.

Nie zawiodą oczekiwań!

Po południu zakończyły się loty modeli kadłubowych z napędem gumowym i napędem silnikowym. Ucichł warkot silniczków—poszedłem w stronę komisji sędziowskiej.—Kto ma najlepsze wyniki?

Triumfatorem dnia w kategorii modeli kadłubowych z napędem gumowym został Edmund Osiński z Grudziądza — jego model latał 3 min. 30 sek. Nie gorzej spisała się Barbara Chrobakówna z Poznania, której model utrzymał się w powietrzu 2 minuty i 9 sekund.

Triumfy święciła jednocześnie... guma krajowej produkcji. Okazała się ona doskonała, nie zawodząc zaufania zawodników.

Konkurencja kadłubówek silnikowych nie została tego dnia ukończona. Trzecią kolejkę startów przełożono na dzień następny. Najlepszy czas lotu w tym dniu osiągnął model Bogusława Górskiego (ekipa kielecka) — 3 min. 02 sek.

*
* *

W salach jadalnych—gwar. Toczą się namiętne rozmowy i dyskusje na temat wydarzeń minionego dnia. Oczywiście — najwięcej rozmów toczy się wokół rekordowych lotów szybowców.

Chłopcy szybko jedzą obfitą, smacznie przyrządzoną kolację. W tym miejscu koniecznie trzeba podkreślić niezwykle staranne przygotowanie Zawodów — od strony aprowizacyjnej. Częstotliwość posiłków, ich umiejętny dobór jakościowy i ilościowy, bardzo sprawna obsługa — zasługują na wielką pochwałę. Poznański Okręg LL zdał na piątkę egzamin pod względem organizacji zawodów.

*
* *

Na lotnisku — jak na Sacharze. Termometr wskazuje temperaturę ponad 30 stopni! Przed chwilą zakończono starty modeli kadłubowych z napędem silnikowym. Lepszych wyników od uzyskanych w dniu poprzednim — nie było. Najlepszy czas dnia w tej kategorii osiągnął model Ryszarda Kiesewettera ze Szczecina — 2 min. 37 sek.

Cóż dało się zauważyć podczas startów modeli tej kategorii? Ano, nie zawsze było tak, że silniczek słuchał zawodnika! Mówiąc inaczej — od kaprysów silniczków zależni byli właśnie zawodnicy. Wniosek: trzeba zwrócić znacznie większą uwagę na umiejętność obsługi silniczków modelarskich.

Przenoszę się teraz nad okrągły basenik, gdzie rozpoczynają się starty modeli wodnopłatów z napędem gumowym.

15-letni zawodnik poznański, Bogdan Kasprowicz, gotów jest do startu. Bzyknęło śmigło, pływaki rozcięły taflę wody i biała gumówka wzniosła się w powietrze!

Szybko nabierając wysokości model oddala się z wiatrem w kierunku wschodnim. Obserwujemy go pilnie przez lornętki. Zaczyna już ginąć z oczu.

W pogoń za modelem rusza na sygnał czerwonej rakiety samolot. Czy tylko trochę nie za późno?!

Wkrótce i on znika z pola widzenia. Od członków komisji dowiaduję się, że model Kasprowicza od chwili zniknięcia z oczu utrzymywał się w powietrzu 12 minut 40 sekund. Mamy więc już rekord krajowy, lepszy od poprzedniego o 4 minuty!

Czekaliśmy długo na powrót samolotu. Wreszcie — wrócił. Niestety, pilot melduje o niemożności przechwycenia modelu. Szkoda — rekord mógłby być o wiele lepszy.

Na temat tego lotu można było słyszeć sporo uwag. Jedno jest pewne: nie należy oklejać modeli wyczynowych białym papierem! Model taki bardzo trudno spostrzec na dużej wysokości, po prostu „rozpływa" się w oczach.

To — jedno, najważniejsze. Sprawa druga: w pogoń za modelem ruszył... jednak zbyt późno. Przestroga i nauka na przyszłość, aby łączność grupy lotniczej ze startem lepiej funkcjonowała.



Niedługo zaczną się starty. Zawodnicy w oczekiwaniu na swą kolejkę czynią ostatnie przygotowania.

W ciągu tego samego dnia przeprowadzono również starty modeli wodnopłatów silnikowych. Triumfowała tu zawodniczka śląska — Renata Górska. Model jej miał najlepszy czas 1 min. 27 sek.

Na marginesie lotów modeli wodnopłatów: zawodników startujących w tej kategorii było żenująco mało. Nie dobry objaw!

Wieczorem — niespodzianka! Nie, nie z zakresu modelarstwa — na lotnisko przybyły ekipa filmowa z Poznania i uraczyła zawodników wyświetleniem pięknego filmu. Jeden jeszcze plus więcej dla Zarządu Poznańskiego Okręgu LL.

Pełni wrażeń kładziemy się spać. Milkną dźwięki melodii płynących z głośników ustawionych nie tylko na lotnisku, lecz w każdym pokoju. Jutro startują modele silnikowe na uwięzi. Będzie na co popatrzeć!

* * *

Mamy Ostatni dzień Zawodów. Minęło południe. Pogoda trochę się zmieniła, jest dość silny wiatr. Przed chwilką obserwowałem niezwykle piękny lot modelu redukcyjno-latającego „Jak-12", Ryszarda Kiesewettera.

Model, wykonany w skali 1:10 jest wierną kopią znanego radzieckiego samolotu sportowego konstrukcji Jakowlewa.

Uniósłszy się w powietrze, „Jak" majestatycznie poleciał w kierunku wschodnim, budząc podziw płynnością lotu, równą pracą silniczka i wreszcie — precyzyjnym lądowaniem. Jak gdyby rzeczywiście w kabince siedział pilot i kierował maszyną!

Lot był rekordowy — 1 minuta 54 sekundy. Zawodnik szczeciński, 19-letni ZMP-owiec Ryszard Kiesewetter ma już duże doświadczenie w pracy modelarskiej. Buduje modele od roku 1947. Obecnie jest kierownikiem modelarni TPD w Szczecinie. W roku ubiegłym zdobył mistrzostwo okręgu szczecińskiego w kategorii modeli silnikowych, a w roku bieżącym — mistrzostwo i wicemistrzostwo. Jest uczniem Państwowej Szkoły Technicznej w Szczecinie, gdzie studiuje na wydziale silnikowym. Pasjonuje się również sportem spadochronowym. Pragnie być konstruktorem lotniczym.



* * *

Od strony basenu dobiegł głośny warkot. Widzę pięknie startujący model wodnopłata silnikowego na uwięzi. Model lata doskonale, lecz niestety, nie uzyskując przepisowej ilości okrążeń (silniczek!!) traci okazję do pobicia rekordu. Prowadził model zawodnik wrocławski Adam Brzoza.

Lot wodnopłata na uwięzi był pierwszym tego rodzaju zdarzeniem na terenie naszego modelarstwa. Bardzo ciekawa konstrukcja.

Zbliża się czas odjazdu z Poznania do Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa Lotniczego, gdzie na specjalnym placyku odbędą się starty modeli na uwięzi.



Oglądamy jeszcze starty ornitopterów Bolesława Pierchały i Jerzego Sobawy z Katowic (modele latały krótko, lecz regularnie). Dlaczego jednak nie widać było startujących innych modeli specjalnych? Na przykład śmigłowców? Odnosi się wrażenie, że pojawia się szkodliwe zjawisko okresowego przerzucania się modelarzy z jednej specjalności na drugą.

A teraz — do samochodów! Jedziemy na Marcelińską!

* * *

Obok placyku z nawierzchnią z czerwonego tłucznia, zmielonego drobniutko i mocno wywalcowanego rozpostarli się z modelami zawodnicy, przygotowując się do startu. Jest ich spora gromada: Marian Kosmowski, Ryszard Łukowski, Henryk Kormasz, Lech Andruszewski, Zbyszek Różański — wszyscy z Poznania, obok nich warszawiacy Józef Rewerelly i Waldemar Guzik, dalej Eugeniusz Szulikowski i Paweł Kuczerenko z ekipy łódzkiej, wrocławianin Brzoza, Renata Górska z Katowic — wszyscy z największą uwagą lustrują swe modele w oczekiwaniu na rozpoczęcie się startów. Powietrze drąży warkot zapuszczanych na próbę silniczków.



— Marian Kosmowski — proszę przygotować się do startu! — rozległ się głos komisarza sportowego.

Zawodnik poznański szybko kończy przygotowania. Jest już gotów. Daje znać, żeby komisja sędziowska liczyła czas lotu jego modelu od czwartego okrążenia.

Kilka obrotów śmigłem, silnik warknął i już gra. Lekka regulacja i — start! Model ruszył płynnie i przytrzymywany linkami, zaczyna krążyć. Szybkość nawet na oko, duża. Żadnych zakłóceń w pracy silnika. Szczęknęły stopery po czternastu okrążeniach: 40 sekund, to znaczy 90 km godz! Marian dostaje rzęsiste brawa.

Za nim startują inni: Karmasz, Łukowski, Kuczerenko. Nie wiedzie im się nadzwyczajnie, nie uzyskują koniecznego minimum szybkości.

Na placyk wychodzi Renata Górska.

Start! Wrzecionowaty kadłub bezogonowca z lekka skośnymi skrzydłami tnie powietrze jak żyletka. Szybkość bardzo duża. Mija okrążenie za okrążeniem — 5, 6, 8, 12 i... już, czternaste. Stopery przestały pracować.

Na zdjęciach u góry: Janek Gawęcki, zwycięzca w kategorii modeli szkolnych szybowców. W środku Ryszard Kiesewetter, zwycięzca w kategorii modeli kadłubowych silnikowych i w kategorii modeli redukcyjno - latających z napędem silnikowym. U dołu: Bogdan Kasprowicz, zwycięzca w kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym.



Czekamy na wynik. Jest! Ponad 102 km/godz! Model Górskiej wykonał 14 okrążeń w ciągu 35 sekund. Jest to nowy rekord krajowy, który zarazem przewyższa międzynarodowy. Grzmot oklasków odprowadza śląską zawodniczkę.

Start za startem. Widzę skupione twarze zawodników, kierujących lotem modeli. Natężona uwaga maluje się także na twarzach komisji sędziowskiej. Mijają minuty, a potem — godziny. Zacięta walka o pierwszeństwo trwa z niesłabnącą siłą.

Już wszyscy zawodnicy startujący w kategorii modeli z silniczkami do 2,5 cm_3 pojemności wykonali po trzy starty. Szybko również mija kolejka pięciocentymetrowców". Wystartował także model Andruszewskiego z silnikiem o pojemności do 10 cm^3. Wielu zawodnikom nie dopisuje szczęście, nie mogą uzyskać potrzebnego minimum czasu. Pewne już jest, że nikt nie osiągnął lepszego wyniku od tego, który zapisała na swe konto Górska, lub Kosmowski.



Zwolna nadchodzi zmierzch. Wszystkie konkurencje całkowicie zakończono. Uprzytomniam sobie, że przecież to już koniec zawodów.

Zawodnicy ładują się na samochody, które zawiozą ich na koncert. Po wielu godzinach napięcia i skoncetrowania uwagi — tego rodzaju rozrywka przywitana zostaje z wielką aprobatą.

* *

Niedziela. Oficjalne zakończenie Zawodów. Sekretarz Zarządu Głównego Ligi Lotniczej przemawia do zawodników, uformowanych w ekipy, reprezentujące poszczególne Okręgi LL. W prostych, zwięzłych słowach daje ocenę zawodów, wnikliwie analizując ich przebieg.

Płyną słowa, nawołujące do zwiększenia wysiłków w podnoszeniu poziomu pracy modelarskiej, zachęcające do jeszcze większego zmobilizowania sił w celu upowszechnienia małego lotnictwa.

„Musimy dorównać w naszej pracy modelarzom radzieckim, przodującym na całym świecie. Jeszcze lepiej, szerzej będziemy korzystać z ich bogatych doświadczeń. A wtedy wyniki nie dadzą na siebie długo czekać i przyszłe zawody wypadną jeszcze okazalej, jeszcze lepiej niż obecnie".

Gromko rozlega się po lotnisku okrzyk: „Niech żyją nasi modelarze, przyszłe kadry naszego Ludowego Lotnictwa!"

Niech żyją!

Odczytanie wyników w klasyfikacji drużynowej: pierwsze miejsce zajęła ekipa szczecińska, drugie — poznańska, trzecie — bydgoska. A oto następne ekipy w kolejności: kielecka, katowicka, krakowska, gdańska, łódzka, lubelska, warszawska, opolska, wrocławska i białostocka. Pierwsze trzy ekipy otrzymują proporce przechodnie.

Piękny puchar — nagrodę dla najlepszego zespołu ZMP-owskiego dostaje reprezentacja Okręgu Poznańskiego LL. Statuę przedstawiającą Ikara — nagroda Zarządu Głównego LL dla zespołu, który uzyskał najlepsze wyniki w kategorii modeli na uwięzi — dostaje również reprezentacja Okręgu Poznańskiego.



A oto zwycięzcy w poszczególnych kategoriach modeli: modele szkolne szybowców — Jan Gawęcki (Poznań), modele szkolne z napędem gumowym — Jan Gawęcki (Poznań), modele szybowców kadłubowych — Zbigniew Różański (Poznań), modele kadłubowe z napędem gumowym — Edmund Osiński (Bydgoszcz), modele kadłubowe z napędem silnikowym — Ryszard Kiesewetter (Szczecin), modele wodnopłatów z napędem gumowym — Bogdan Kasprowicz (Poznań), modele wodnopłatów z napędem silnikowym — Renata Górska (Katowice), modele redukcyjno — latające — Ryszard Kiesewetter (Szczecin), modele skrzydłowców — Bolesław Pierchała (Katowice), modele na uwięzi o poj. sil. do 2,5 cm^3 — Renata Górska (Katowice).

J. Z.



U góry: Renata Górska, która zwyciężyła w kategorii modeli wodnopłatów silnikowych i w kategorii modeli na uwięzi. Po prawej: Jerzy Sobawa z modelem ornitoptera. U dołu po lewej: Edmund Osiński, — zwycięzca w kategorii gumówek. Po prawej: Zbigniew Różański, zwycięzca w kategorii modeli szybowców kadłubowych.

KĄCIK AKTYWISTY

Co robić w kołach w miesiącu październiku

Od 14 października do 15 listopada na terenie całego kraju będzie trwał miesiąc Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Obchód miesiąca ma dla nas, budujących socjalistyczne lotnictwo ogromne znaczenie. W okresie tym wszystkie organizacje społeczne ze szczególnym natężeniem będą przeprowadzały szeroką akcję pogłębienia wiadomości o Związku Radzieckim, jego olbrzymich zdobyczach i sukcesach we wszystkich dziedzinach życia. A przecież my, chcąc zbudować nasze lotnictwo godne Polski Socjalistycznej, powinniśmy czerpać wzory z przodującego w międzynarodowej tabeli rekordów największą ilość pozycji — którego piloci są wychowankami Leninowsko-Stalinowskiego Komsomołu i masowej organizacji lotniczej — DOSAW.

Aerokluby DOSAW dały tysiące pilotów bohaterów, którzy z całym poświęceniem rozgromili faszystowską Luftwaffe i wyzwalali narody Europy od hitlerowskiej okupacji.

Po zakończeniu wojny z niesłabnącą siłą piloci ZSRR spełniają poważną rolę w budownictwie komunizmu, jak np. opylanie lasów i pól, służba sanitarna, dowożenie prasy i pasażerów do odległych zakątków ZSRR, przewożenie łatwo psujących się produktów itp.

Dlatego organizacja nasza — Liga Lotnicza włącza się w akcję miesiąca tak ważnego w naszym życiu politycznym i organizacyjnym.

Z pewnością już Zarządy Kół, Oddziałów, nasi działacze terenowi — aktywiści biorą udział w pracach przygotowawczych. Są jednak i tacy, którzy natrafiają na szereg trudności w ułożeniu należytego planu działalności.

Zadaniem naszego „Kącika" jest przyjść Wam z pomocą i podać garść informacji odnośnie strony organizacyjnej.

A więc: zarządy kół LL powinny już w chwili obecnej wejść w porozumienie z miejscowymi kołami TPPR i delegować swego przedstawiciela do szkolnego, gminnego lub zakładowego Komitetu Obchodu Miesiąca Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, Zarząd natomiast winien przypilnować, aby przedstawiciel koła brał czynny udział w pracach Komitetu.

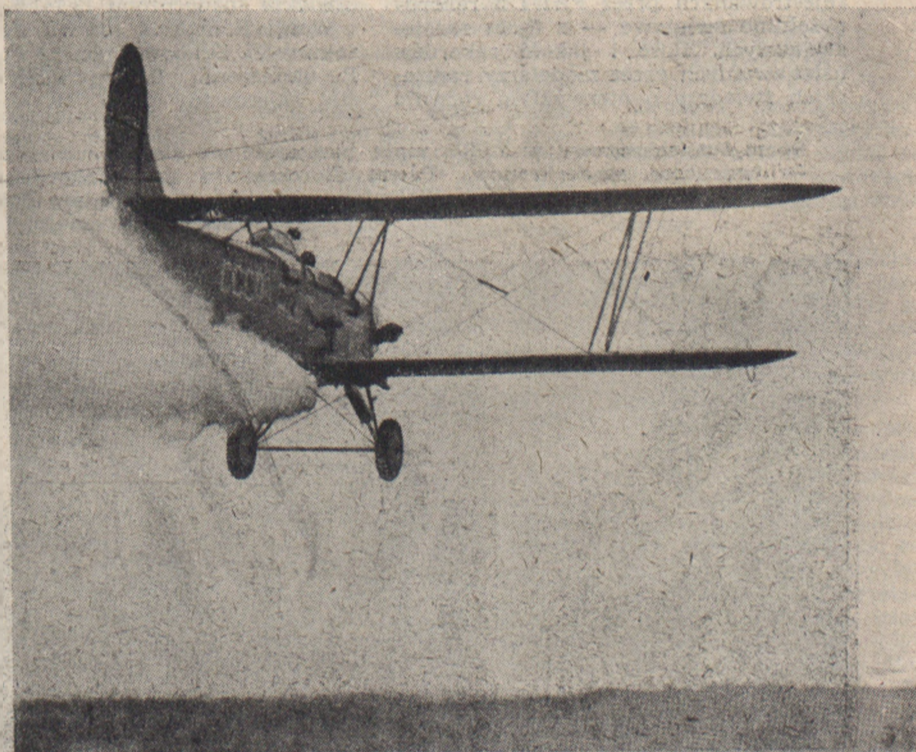
Następnie Zarząd Koła powinien opracować plan pracy na okres miesiąca. W planie powinny znaleźć się następujące punkty:

1. wydanie fotogazetki lotniczej, do wykonania której można zużyć zdjęcia z SiM-u i „Skrzydlatej;
2. zorganizowanie zebrania, na którym należy wygłosić pogadankę na temat — „DOSAW — masowa organizacja lotnicza". Gotowe konspekty pogadanki można otrzymać w Oddziałach Powiatowych;
3. zbiorowe obejrzenie radzieckiego filmu „Zwycięzca przestworzy" i innych o tematyce lotniczej, które będą wyświetlane w tym okresie;

(d.c. na str. 664)



Przyjaźń ZSRR, Pomoc ZSRR, Przykład ZSRR — oto podstawowe źródła naszych osiągnięć w lotnictwie





Z ŻYCIA STALINOWSKICH SOKOŁÓW

REKORDOWY LOT

Pilot radziecki Władymir Panczenko wykonał na samolocie sportowym (III kategorii) konstrukcji Jakowlewa przelot po trasie trójkątnej długości 2 000 km, osiągając średnią szybkość około 200 km/godz.

Do tej pory nie zanotowano tak wspaniałego osiągnięcia w tej kategorii samolotów sportowych.

60 KM/GODZ. — NOWY REKORD ZSRR

Model redukcyjno-latający samolotu „Jak-9" wykonał rekordowy lot na uwięzi, uzyskując szybkość 60 km/godz. Jest to nowy rekord wszechzwiązkowy w tej kategorii modeli.

30 REKORDÓW MODELARSKICH

Według ostatnich wiadomości, modelarze radzieccy posiadają 30 rekordów międzynarodowych spośród 50-ciu zarejestrowanych przez FAI i 3 rekordy absolutne światowe — z 5-ciu zarejestrowanych. Ilość i jakość rekordów ustanawianych przez modelarzy radzieckich świadczy o niezwykłym rozwoju sportu modelarskiego w Związku Radzieckim.

DWUTYSIĘCZNY SKOK ZE SPADOCHRONEM!

W dniu 4 września br. zasłużony mistrz sportu ZSRR, rekordzista światowy Wasyl Romaniuk wykonał swój dwutysięczny skok spadochronowy.

Takiej ilości skoków dotychczas nie osiągnął żaden skoczek spadochronowy na świecie.

Imię Wasyla Romaniuka jest szeroko znane nie tylko w ZSRR, lecz na całym świecie. Ten wychowanek partii Lenina-Stalina, na przestrzeni siedemnastu lat niejednokrotnie ustanawiał rekordy światowe w skokach wysokościowych i w skokach z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Do niego należą, przez nikogo dotychczas nie pobite rekordy skoku z wysokości 13 400 m (wykonany 13 sierpnia 1947 r. i skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu (25 września 1945 r.). Wówczas W. Romaniuk przeleciał bez otwarcia spadochronu 12 141,5 m.

Wasyl Romaniuk urodził się w 1910 roku w M. Drabowie (Okręg Połtawski). Po ukończeniu szkoły powszechnej, został skierowany przez Komsomoł do Szkoły Wojskowej. Dzięki dużym zdolnościom i wytrwałości w nauce w niedługim czasie ukończył ją z pomyślnym wynikiem.

W 1934 r. Romaniuk wykonuje pierwszy swój skok spadochronowy. W roku 1935 na jego koncie figuruje już ponad 100 skoków. Tysięcznego skoku dokonał on 28 kwietnia 1944 r., a tysiąc pięćsetnego — 3 marca 1947 r.

W roku ubiegłym W. Romaniuk otrzymał zaszczytny tytuł zasłużonego mistrza sportu ZSRR.

Sport spadochronowy w Związku Radzieckim cieszy się wielką popularnością Tysiące chłopców i dziewcząt opanowują w aeroklubach ten wspaniały rodzaj sportu. W. Romaniuk przekazuje młodzieży swoje doświadczenie.

W dowód uznania rząd radziecki odznaczył W. Romaniuka 4-ma orderami i 3-ma medalami.

10 września w domu lotnictwa im. M. Frunzego sportowa brać Stolicy Kraju Rad będzie obchodzić jubileusz spadochroniarza W. Romaniuka w związku z jego 2 000-nym skokiem.

B. S.

NA WYSOKOŚĆ 1 000 METRÓW

Sport latawcowy cieszy się wielkim powodzeniem wśród pionierów i uczniów obwodu moskiewskiego.

Komitet obwodowy „DOSAW" oraz stacje obwodowe młodych techników zorganizowały niedawno zaoczne zawody latawcowe. Brało w nich udział 473-ch modelarzy, którzy zgłosili 379 latawców rozmaitej konstrukcji. Najwięcej uczestników zgłosiło się z miasta Stupino.

Najlepsze wyniki osiągnęli modelarze z miasta Sierpuchowa. Jeden z latawców wzbił się na wysokość przeszło 1 000 metrów; ciężar tego latawca wynosił 42 kg. Sierpuchowianie wypuścili również w powietrze pociąg latawcowy, złożony z kilku skrzynkowych latawców; ciężar pociągu wynosił 180 kg.

Dobre wyniki osiągnęli też zawodnicy w miastach: Zagorsku, Kołomnie, Elektrostali i innych. Zwycięzcy zawodów otrzymali dyplomy od komitetu obwodowego „DOSAW".

Sport spadochronowy w ZSRR może poszczycić się stałym wzrostem ilości rekordów. Na zdjęciu poniżej: od lewej — instruktor spadochronowy Paweł Storczenko i nowe rekordzistki: Aminat Sultanowa, Olga Suszczyńska, Irena Orlicka, Nina Szwejnowa i Walentyna Sieliwierstowa, które dokonały grupowego skoku nocnego w dniu 25 lipca, skacząc z wysokości 7 100 m.



SPOTKANIE ZE SŁYNNYM LOTNIKIEM

Duże zainteresowanie wśród żołnierzy n-tej jednostki lotniczej wzbudziło spotkanie ze słynnym pilotem, dwukrotnym Bohaterem Związku Radzieckiego Siemionem Ługańskim. Żołnierze uważnie słuchali jego opowiadania o bohaterskich czynach stalinowskich sokołów w czasie Wielkiej Wojny Narodowej.

Lotnicy radzieccy pokazali w walkach powietrznych przykłady bohaterstwa, poświęcenia i wysokiego kunsztu bojowego. Podpułkownik gwardii Ługański podzielił się wspomnieniami z niektórych epizodów walk, w których sam brał udział.

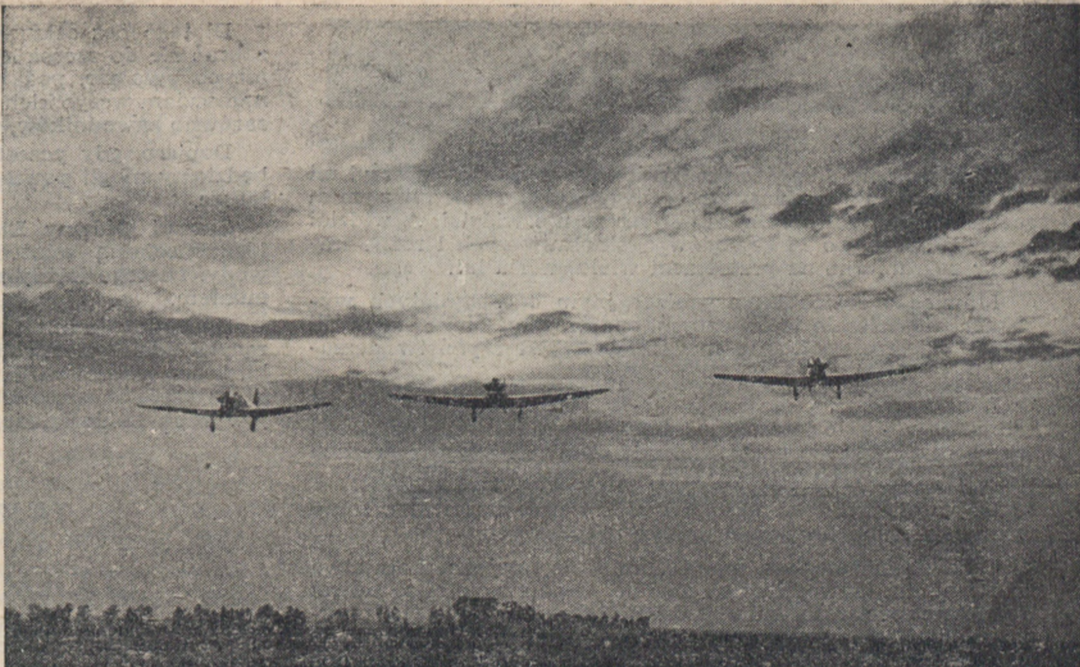
Dokonał on w latach wojny 400 lotów bojowych i strącił w bitwach powietrznych 40 samolotów hitlerowskich.

— Swe sukcesy bojowe — powiedział Ługański — zawdzięczam przede wszystkim partii bolszewickiej, która mnie wychowała i otworzyła mi drogę do lotnictwa.

Ługański opowiedział dalej o wielkiej miłości narodu radzieckiego do stalinowskiego lotnictwa. Jego rodacy ufundowali mu ze składek w czasie wojny samolot bojowy, a później gdy odznaczony został drugim medalem „Złotej Gwiazdy", zakupili samoloty dla całej eskadry, która nielitościwie gromiła faszystów do końca wojny.

Na zakończenie Ługański wezwał lotników do stałego umacniania dyscypliny i do ochrony twórczej pokojowej pracy narodów radzieckich poprzez sumienną, ofiarną pracę i naukę.

R. F.



PAMIĘĆ BOHATERÓW NIE GINIE

W Kijowie zorganizowana została wystawa najnowszych prac budowlanych, w ramach której urządzono stoisko ze zdjęciami ustawionych na Ukrainie popiersi słynnych lotników radzieckich.

Wśród zdjęć szesnastu ustawionych na Ukrainie pomników widzimy na wystawie; popiersia trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego Kożeduba, ustawione we wsi Obrażejewka oraz dwukrotnych Bohaterów Związku Radzieckiego Supruna, Slusarienko, Glinki, Pokryszewa, Mazurienko, Siemiejko i innych.

Pod zdjęciami umieszczone są teksty, które opowiadają o bohaterskich czynach stalinowskich sokołów. Mieszkańcy Kijowa z wielkim zainteresowaniem oglądają to stoisko wystawy.

Podkreślić należy, że w tworzeniu i ustawianiu popiersi słynnych lotników radzieckich brali udział najwybitniejsi rzeźbiarze i architekci Związku Radzieckiego.

(kel)

PIONIERSKA DRUŻYNA IM. I. N. KOŻEDUBA

Pionierzy drużyny im. trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego Kożeduba z 88-ej szkoły w Moskwie żywo interesują się życiem i pracą słynnych stalinowskich sokołów.

Niedawno bawił u pionierów Bohater Związku Radzieckiego. Opowiedział on dzieciom o najwybitniejszych pilotach radzieckich i o bohaterskich czynach stalinowskich lotników w latach Wielkiej Wojny Narodowej.

Drużyna nawiązała korespondencję z pionierami szkoły, w której uczył się Kożedub i przesłała swym ukraińskim kolegom biblioteczkę, składającą się z 40 książek lotniczych.

(fr)

WYCHOWAWCA MŁODYCH LOTNIKÓW

Już od szeregu lat widnieje na tablicy przodowników zdjęcie lejtnanta pilota Guzika, członka WKP(b), zdolnego wychowawcy i dobrego kolegi.

Dzięki głębokiej wiedzy, uzupełnianej stale usilną pracą nad sobą, dzięki znajomości charakteru i dobrej metodyce nauczania, osiągnął on doskonałe wyniki na polu szkolenia kadr lotniczych. Lejtnant Guzik ma do każdego ucznia inne podejście, zależnie od jego charakteru, usposobienia i zdolności. Aby lepiej poznać swych uczniów obserwuje on ich nie tylko podczas szkolenia lotniczego, lecz również w życiu codziennym.

Lejtnant Guzik zwraca uwagę nie tylko na praktyczne przygotowanie uczniów, lecz także na ich wiadomości teoretyczne i na właściwe powiązanie teorii z praktyką. Uczy swoich wychowanków umiejętnego wykorzystania każdej chwili czasu nauki, pilnej i sumiennej pracy, zdrowej samokrytyki, wzajemnej koleżeńskiej współpracy i pomocy.

Dzięki pełnej ofiarności pracy lejtnanta Guzika, jego wychowankowie osiągnęli doskonałe wyniki w szkoleniu lotniczym.

Po za pracą wychowawczą nad uczniami swojej grupy wiele czasu poświęca również lejtnant Guzik na działalność społeczną, wygłaszając szereg odczytów i pogadanek zarówno dla lotników jak i dla robotników w fabrykach i instytucjach.

(rof)

CELNE STRZAŁY LOTNIKÓW

Drużyna Leningradzkiej Akademii Inżynieryjno-Lotniczej wzięła udział w obwodowych zawodach strzeleckich, osiągając duże sukcesy.

W strzelaniu szybkościowym z odległości 300 metrów drużyna lotników w składzie Sokołow, Frołow, Matiejew, Mosin i Rieszotnikow zdobyła pierwsze miejsce.

Wysoką klasę zademonstrował słuchacz Akademii, mistrz sportu, Aleksander Kudriakow, który uzyskał 94 punkty na 100 możliwych. Ten sam strzelec okazał się również zwycięzcą w konkurencji strzelania z trzech pozycji, gromadząc 503 punkty (stojąc — 164, z kolana — 161, z pozycji leżącej — 178 punktów).

(rof)

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Pewien stary i bardzo doświadczony modelarz zwierzył mi się, że podobnej imprezy przeprowadzonej, z tak olbrzymim rozmachem organizacyjnym — jeszcze nie widział. A widział przecież sporo, bo 16 zawodów ogólnokrajowych i różne imprezy zagraniczne na przestrzeni wielu, wielu lat.

Mówiąc o rozmachu organizacyjnym o osiągniętych wynikach, o poziomie technicznym, znajomy mój miał na myśli drugie wielkie spotkanie modelarzy ZSRR i państw demokracji ludowej.

Istotnie, słuszną ma rację, bo w historii naszego małego lotnictwa nie było jeszcze podobnej, ogromnej imprezy. Przed wojną mogliśmy się pochwalić udziałem w dwóch imprezach międzynarodowych i to na przestrzeni kilkunastu lat.

Po wojnie od roku 1945 już cztery razy uczestniczyliśmy w modelarskich imprezach międzynarodowych.

Gdy obserwowałem na Olimpiadzie Małego Lotnictwa w Poznaniu: zawodników, modele, organizację, ba, nawet wspaniałe pomieszczenia i doskonałe wyżywienie, to przypomniałem sobie wyprawę polskich modelarzy do Belgii, do Nivelles w roku 1947. Zapowiadało się wówczas bardzo dobrze, no bo zmierzyć się z zawodnikami Francji, Belgii i Holandii to nie byle co...!

Pamiętam, jak wszystkich uczestników tej wyprawy ogarniało powoli rozczarowanie, gdy musieli myć się w brudnej wodzie, a po zawodach obierać kartofle w jeszcze brudniejszej kuchni(!)

Jak żywe stoją w pamięci postacie z tamtych zawodów: Prezes Królewskiego Aeroklubu Belgii częstujący nas piwem, za które musieliśmy po spożyciu zapłacić(!). Modelarze — zawodnicy, dla których zawody modelarskie były źródłem utrzymania!

Pamiętają członkowie ekipy polskiej, „gościnność" okolicznych mieszkańców, która odmawiała nawet szklanki wody zawodnikowi biegnącemu za modelem...

Można by wiele przypominać, wiele jeszcze pisać, ale nie potrzeba, zupełnie nie potrzeba. Czar „Zachodu" prysł jak bańka mydlana.

Czy do pomyślenia byłyby w Nivelles samoloty do odszukiwania modeli? Do pomyślenia tak, ale kto zapłaciłby za benzynę? Chyba nie komendant prywatnej szkoły kadetów lotniczych, gdzie odbywały się zawody.

Daleka jest droga od Nivelles do Poznania... Droga pełna doświadczeń.

Jakże będą się dziwić modelarze Belgii, Francji i Holandii, gdy zobaczą w SiM-ie artykuły i fotografie z naszych zawodów! Zdziwienie to przejdzie z pewnością w zazdrość, bo nawet najbardziej okrzyczane zawody o puchar Wahefielda nie mogą się poszczycić taką organizacją, jaka była w Poznaniu od 2 do 9 września.

Mamy obecnie za sobą dwie wielkie imprezy; MZML i 16 OZML. Wynieśliśmy z nich ogromne doświadczenia. Mimo to, zachwycaliśmy się sprawnym przeprowadzeniem zawodów, nie wolno nam upajać się sukcesami. Tylko wówczas się czegoś nauczymy, gdy potrafimy ze zdobytych doświadczeń wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Dlatego bez osłonek, bez przesadnej bojaźni, powinniśmy zabrać się do szerokiej analizy obu imprez. Wytknąć wyraźnie co było złe, podkreślić co było dobre. I do tego gorąco namawiam wszystkich uczestników obu imprez modelarskich: zarówno zawodników, jak i członków obsługi technicznej.

Dopiero, gdy pozostanie trwały ślad — analiza zawodów, będziemy mogli powiedzieć, że przyszłe zawody będą jeszcze lepsze.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej wyda na początku roku 1952 specjalną książeczkę omawiającą międzynarodowe zawody. Dlatego każdy materiał będzie cennym do niej dokumentem.

Specjalny komitet złożony z przedstawicieli państw biorących udział w zawodach powierzył nam wydanie tej książki, która jeszcze bardziej spopularyzuje braterskie spotkanie, która szeroko rozpowszechni wśród modelarzy bratnich krajów zdobyte doświadczenia.

Obserwator

TAJEMNICZE BŁĘDY w „TAJEMNICY PARASOLA"

1) We wszystkich rysunkach niektóre oznaczenia są niezgodne z użytymi w tekście:

kąt natarcia jest „α" powinno być „i"

siła na usterzeniu jest „P_w" powinno być „P_u"

ciężar modelu jest „G" powinno być „Q"

ramię usterzenia jest „l_w" powinno być „l_u"

ramię ciężarka jest „u" powinno być „z"

2) Wzór (4) powinien być $M_p = -P_z \cdot m - P_x \cdot n$

3) Str. 570, 19 wiersz od góry jest „Co" powinno być „C"

4) Str. 570, 23 wiersz od góry jest $M_p = P \cdot p$
powinno być $M_p = -P \cdot p$

5) Str. 570, 9 wiersz od dołu jest $M_p — O$
powinno być $M_p = O$

6) Str. 570, 3 wiersz od dołu jest P_{y_u} powinn › być P_{z_u}

7) Str. 572, 22 wiersz od dołu jest P_{y_u} powinn › być P_{z_u}

8) Wzór (9) powinien być:

$$l = \frac{C_{z_u} \cdot S_u}{C_z \cdot S} \cdot \eta_u \cdot l_u$$

9) Str. 572, 5 wiersz od dołu (lewa szpalta) jest „z"
powinno być „Z"

10) Str. 572, 1 wiersz od dołu (prawa szpalta jest) „(6), (8) i (9)"
powinno być „(5), (7) i (8 ″

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Za popełnione błędy powstałe z winy redakcji w artykule pt. „Tajemnica parasola", przepraszamy niniejszym Czytelników i tłumacza.

Redakcja

KĄCIK AKTYWISTY

(d.c. ze str. 66[illegible])

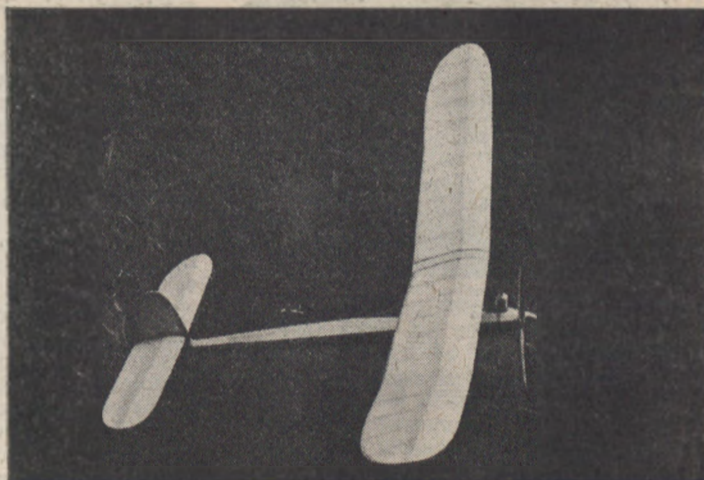
4. w kołach wiejskich i szkolnych należy zorganizować głośne czytanie wyjątków z książek o bohaterach lotnictwa radzieckiego, np. Kożeduba „W służbie ojczyzny", Polewoja „Opowieść o prawdziwym człowieku" itp.;
5. zarząd koła pragnący w imieniu swoich członków nawiązać kontakt z kołem DOSAW w ZSRR w celu wymiany doświadczeń winien wystosować list do koła DOSAW, przesyłając go drogą organizacyjną przez ZG LL;
6. wywieszenie w świetlicy (pomieszczeniu) haseł o tematyce lotniczej i związanych z miesiącem;
7. nauka śpiewania zbiorowo radzieckich piosenek lotniczych;
8. zorganizować kącik lotniczy we własnej świetlicy;
9. o przebiegu przygotowań i przebiegu obchodu w Waszym Kole pisać do redakcji SiM-u.

Napiszcie do nas Koledzy, czy tego rodzaju artykuły w projektowanym przez nas „Kąciku aktywisty" pomogą Wam w pracy. Piszcie do nas krytycznie, co sądzicie o tego rodzaju pomocy w Waszej pracy. Czekamy na listy, a następny „Kącik" za tydzień.

D. D.

CIEKAWE KONSTRUKCJE MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

MODELE WŁODZIMIERZA PIETUCHOWA



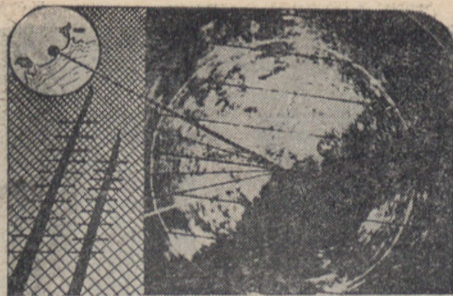
Spośród modeli lądowych z napędem silnikowym biorących udział w II Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających wyróżniała się konstrukcja Włodzimierza Pietuchowa.

Model Pietuchowa odznaczał się zarówno dobrymi właściwościami lotnymi jak i wykonaniem. Rozpiętość skrzydeł 1 530 mm, wydłużenie 10, powierzchnia skrzydeł 22,58 dcm^2, wznios skrzydeł 6° i 15°, kąt nastawienia skrzydeł + 3°, profil skrzydeł własny (cienki). Rozpiętość statecznika poziomego 640 mm, powierzchnia statecznika poziomego 7,16 dcm^2, długość modelu 882 mm, długość kadłuba 845 mm, maksymalna powierzchnia przekroju kadłuba 0,604 dcm^2. Całkowita powierzchnia nośna 29,74 dcm^2. Silnik samozapłonowy seryjnej produkcji „CAMŁ 50", o pojemności 1,8 cm^3 i mocy 0,1 KM. Ciężar silniczka 90 g, ciężar śmigła 20 g, średnica śmigła 290 mm, ciężar własny modelu 410 g, całkowity 420 g, obciążenie 13,79/14,12 g/dcm^2.

Poniżej na rysunku w trzech rzutach i na zdjęciu obok pokazano ten ze wszech miar udany model. Następny model na uwięzi również w opracowaniu Pietuchowa charakteryzuje się prostotą konstrukcji. Rozpiętość — 410 mm, wydłużenie — 4,62, powierzchnia skrzydeł 3,28 dcm^2, rozpiętość statecznika poziomego 217 mm, powierzchnia statecznika poziomego 1,63 dcm^2 długość kadłuba 375 mm, silnik „CAMŁ-6" o pojemności 2,36 cm^3 i mocy 0,12 KM. Ciężar silnika 110 g, średnica śmigła 250 mm, ciężar całkowity modelu 285 g, obciążenie 57,3/58,05 g/dcm^2.

(pe)

Z prawej model na uwięzi



RADAR

TADEUSZ MIERZWA

Radar jest jedną z najmłodszych gałęzi radiotechniki, której gwałtowny rozwój zaznaczył się szczególnie w latach minionej wojny. Wprawdzie już w roku 1897, wynalazca radia, słynny uczony rosyjski A. Popow odkrył zasadnicze w technice radarowej zjawisko odbijania się fal radiowych, lecz dopiero Rewolucja Październikowa stworzyła warunki umożliwiające dalsze kontynuowanie prac wielkiego uczonego. Olbrzymie zasługi położyli tu wybitni naukowcy radzieccy, jak: W. Fok, B. Wiedeński, specjaliści i inżynierowie: D. Malarow, I. Kobzarew i inni. Dzięki im i pracom coraz to nowych w tej dziedzinie laureatów Nagród Stalinowskich, Związek Radziecki posiada obecnie najnowocześniejszą technikę radarową, z której korzysta służące sprawie pokoju, lotnictwo radzieckie.

Co to jest radar? Mimo faktu, że jest to jedna z najmłodszych gałęzi radiotechniki, radar wcale nie jest nowością w otaczającym nas świecie. Zjawisko bo wiem „radarowe" występuje w przyrodzie już od niepamiętnych czasów. Weźmy np. dobrze znanego nam „gacha wielkoucha", nietoperza. Już w szkole podstawowej wiedzieliśmy, że posiada on zmysł, który pozwala mu łapać w nocy owady, mijać gęsto porozwieszane nitki, słowem dokonywać takich wyczynów, na które nie może się zdobyć żadne z innych latających stworzeń. Zresztą, nie tylko nietoperza wyposażyła przyroda w „radar". Spotykamy go również wśród pewnych gatunków ryb rzecznych i głębinowych, nie ulega też wątpliwości, że posiadają go i niektóre owady.

W służbie człowieka, obok pokojowych i naukowych celów, główne zastosowanie znalazł radar, na polach ubiegłej wojny światowej. Używany był w powietrzu, na lądzie i morzach, jako nowa, groźna broń. Tym Simkarzom, którzy czytają książki o tematyce lotniczej, znane są zapewne opisy walk, gdy w gęstej mgle, lub ciemnościach nocy, piloci myśliwców nie widząc końców skrzydeł własnych samolotów, z powodzeniem wykrywali bombowce nieprzyjaciela i celnym ogniem niszczyli je. Baterie artylerii przeciwlotniczej wyposażone w sprzęt radarowy, potrafiły wykryć samoloty wroga często już z odległości 300 km, określając przy tym ich wysokość, kierunek lotu, a nawet ilość maszyn. Bombowców nieprzyjaciela, jeśli tylko znalazły się w zasięgu zenitówek, nie skryły ani chmury, ani mgła, ani nawet noc; radar z precyzją wskazywał artylerzystom cel. Gdy istniały trudności w rozpoznaniu samolotów, z pomocą przychodził radar, składając natychmiast meldunek: „swój, czy obcy"; mało tego, jeśli wróg usiłował podszyć się za „swojego", radar wykrywał ten podstęp. Przy pomocy radaru można z samolotu fotografować i odszukać obiekty na ziemi, bez względu na pory dnia, stan pogody, czy też wysokość lotu.

Również marynarze szybko poznali się na radarze. Pomagał on im w wykrywaniu łodzi podwodnych, okrętów i samolotów, w odszukiwaniu rozbitków, w takich warunkach, kiedy możliwości normalnej obserwacji były zupełnie wykluczone. Znane są liczne wypadki staczania bitew morskich, gdy przeciwnicy „nie widzieli się" na wzajem; mimo to, już pierwsze strzały artylerii trafiały w cel.

Widzimy więc, że radar, to pewnego rodzaju „uniwersalne oczy", które kierowane ręką człowieka, widzą, a poprawnie mówiąc wykrywają cel. Musimy przy tym zdać sobie doskonale sprawę, że widzenie celu, a wykrycie celu, to bynajmniej nie to samo. Można bowiem nie widzieć celu, lecz dokładnie widzieć gdzie się on znajduje.

Porównajmy dla przykładu telewizję z radarem. Aparat telewizyjny, podobnie jak aparat fotograficzny widzi jedynie to, co znajduje się przed jego obiektywem, jest „ślepy" w czasie gęstej mgły, lub w nocy; słabo, lub w ogóle nie dostrzega przedmiotów dalekich. Obrazy sprzed obiektywu przekazuje drogą radiową na ekran telewizora, gdzie mamy możność ujrzeć obraz o dokładnych kształtach przedmiotów.

Inaczej jest z radarem. Na ekranie aparatu radarowego, wycechowanego w odpowiednie podziałki, nie ujrzymy kształtów samolotu, pojawi się jedynie znak świetlny, którego położenie pozwoli operatorowi odczytać odległość, wysokość i kierunek lotu wykrytego samolotu.

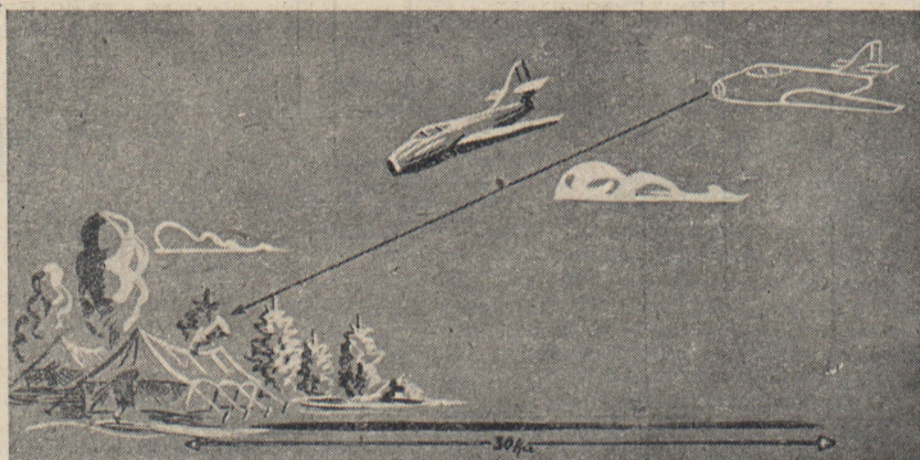
Cechą radaru jest to, że wykrywa on przedmioty znajdujące się nawet bardzo daleko przy czym warunki atmosferyczne, ani pora dnia, nie mają na jego pracę żadnego wpływu.

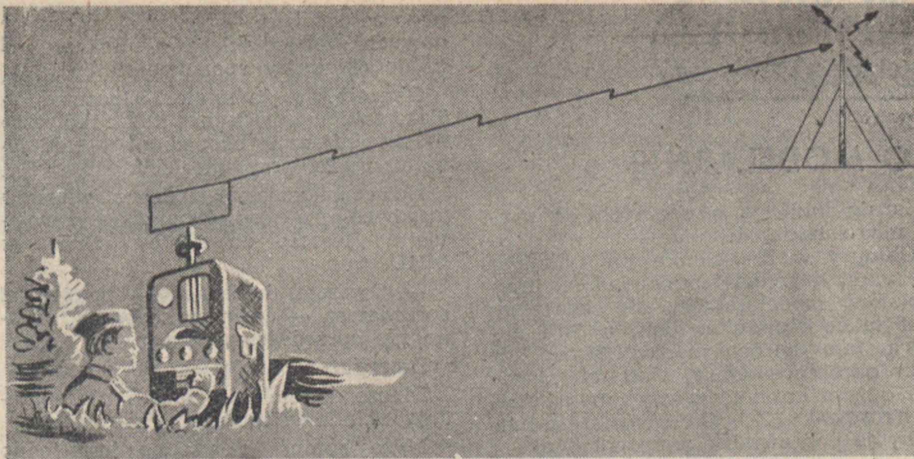
Uważny Simkarz mógłby w tym miejscu zrobić zarzut, że przecież podobne cechy ma i aparat podsłuchowy, służący do wykrywania samolotów. „Olbrzymie uszy" nadsłuchujące, z której strony nadchodzi warkot silników, mogą również z powodzeniem pracować zarówno w nocy jak i w dzień, w czasie mgły, lub w ładną pogodę?

Tak, to prawda, ale tylko częściowo— radar z przytoczonego porównania wychodzi zdecydowanie zwycięsko. Jeśli bowiem aparat podsłuchowy jest zdolny podsłuchać na odległość 20 — 30 km, to zasięg radaru jest bez porównania większy. Poza tym, nowoczesne samoloty latają obecnie z szybkością dźwięku, czyli że „olbrzymie uszy" mogłyby być zaatakowane przez „wykryty" samolot w chwili odbioru pierwszych sygnałów dźwiękowych, a nawet wcześniej (rys. 1a). Takich niespodzianek nie obawia się obsługa stacji radarowych, wiedząc, że szybkość fal radiowych, którymi się posługują, jest równa szybkości światła (rys. 1b). Jeżeli lecący z szybkością 1 200 km/godz. odrzutowiec zostanie uchwycony przez radar, to czas potrzebny na jego wykrycie jest tak krótki, że zdąży on przelecieć jedynie 65 cm. Aparat podsłuchowy może wykryć i określić kierunek, z którego zbliża się wolno lecący samolot, nie potrafi natomiast podać jego całkowitego położenia, tj. odległości i wysokości lotu. Żeby tego dokonać, muszą pracować jednocześnie przynajmniej dwie stacje podsłuchowe, oddalone od siebie o znaczną odległość. W tym wypadku przewaga radaru wyraża się tym, że do całkowitego określenia położenia samolotu wystarcza tylko jedna stacja radarowa, same zaś pomiary są o wiele szybsze, łatwiejsze i co najważniejsze — bardzo dokładne. Radar może być bez większych trudności zamontowany na samolotach, zwłaszcza na myśliwcach, podczas gdy aparaty podsłuchowe, ze względu zarówno na ich wymiary i warunki pracy (warkot silników), zupełnie się do tego celu nie nadają.

Dla pełnego zobrazowania istoty radaru na tle porównywań z pokrewnymi mu pod względem zasad działania, lub zastosowań; środkami wykrywania celów, wspomnieć jeszcze należy o często stosowanej tzw. radiogoniometrii. Przy

Rys. 1 — zwykły aparat podsłuchowy nie jest w stanie dostatecznie szybko wykryć nadlatujący samolot.



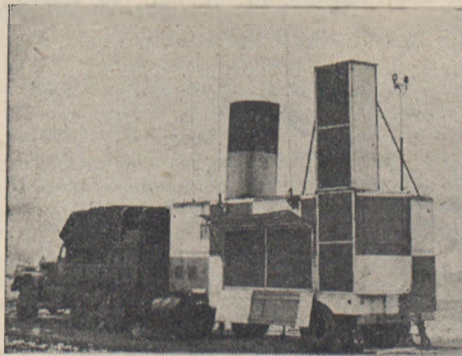


Rys. 2 — działanie radiostacji goniometrycznej.

jej pomocy można również wykryć samolot, ale tylko wtedy, gdy jest na nim czynna radiostacja nadawcza. Do wykrycia celu używa się wówczas dwóch radiostacji naziemnych (analogia do aparatów podsłuchowych), przy czym zasięg ich działania jest oczywiście odpowiednio większy. Rolę lup, wyłapujących dźwięki z przestrzeni, spełniają w radiostacjach tych, tzw. goniometrycznych, ramowe anteny wyróżniające się spośród zwykłych anten tym, że dają najsilniejszy odbiór wtedy, gdy zwoje ich skierowane są wzdłuż linii łączącej stację nadawczą z anteny (rys. 2). Jeśli więc posługując się taką anteną złapiemy najsilniejszy odbiór interesującej nas stacji nadawczej (pracującej np. w samolocie), to mamy już określony kierunek, w którym się ona znajduje. Wystarczy teraz poprosić o podobny pomiar sąsiednią radiostację goniometryczną, by z przecięcia się dwóch kierunków ustalonych przy pomocy azymutów, określić punkt na mapie, nad którym w danej chwili znajduje się samolot. Mamy więc możność nie tylko wykrycia samolotu, ale również powiadomienia pilota gdzie się znajduje (sposób powszechnie stosowany w nawigacji powietrznej). W ten sposób zabezpiecza się załogę samolotu przed ewentualnym zabłądzeniem. Czytelnik zauważy jednak, że skoro nadajnik radiowy na samolocie przestanie pracować, radiogoniometria staje się bezsilna. Wie o tym również nieprzyjaciel i żeby nie zdradzać przedwcześnie swych zamiarów, celowo unika rozmów na falach radiowych, lub też prowadzi je bardzo krótko, przy pomocy umówionych szyfrów, w ten sposób broniąc się skutecznie od wykrycia przez radiogoniometry przeciwnika.

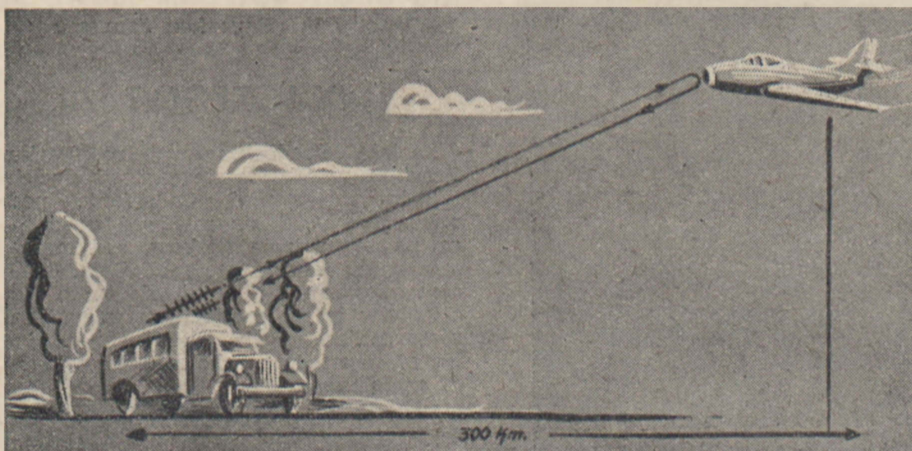
Jeśli w tym wypadku użyjemy radaru, to na nic przydadzą się wysiłki pilotów; samoloty zostaną natychmiast wykryte. Radar jest niewrażliwy ani na ilość, ani na jakość radiostacji pracujących lub niepracujących na samolocie. Wykrywa cel zawsze, gdy tylko znajduje się on w granicach jego zasięgu.

(cdn)



Tak wygląda przenośna stacja radarowa.

Rys. 3 — Radar szybko zawiadamia o nadlatującym samolocie i określa jego wysokość i odległość.



W SKRÓCIE

KLUB MIĘDZYNARODOWEJ KSIĄŻKI I PRASY

Prawie w każdym większym mieście znajduje się Klub Międzynarodowej Książki i Prasy, który posiada bogaty wybór wszelkiego rodzaju czasopism i książek.

Celem poinformowania naszych Czytelników, co z dziedziny lotnictwa można znaleźć w wymienionych księgarniach, podajemy wykaz czasopism:

1) „Patriot Rodiny". Gazeta będąca organem stowarzyszenia współpracy z wojskiem, lotnictwem sportowym i flotą. Przynosi dwa razy w tygodniu ciekawe wiadomości z życia sportowych pilotów, modelarzy, spadochroniarzy i szybowników w ZSRR.

3) „Pionier" i „Zatiejnik". Miesięczniki młodzieżowe w języku rosyjskim. Zamieszczają często artykuły i plany modeli latających z przeznaczeniem dla początkujących.

4) „Letectvi". Czechosłowacki miesięcznik, organ ludowego lotnictwa sportowego,

5) „Mlady Technik". Dwutygodnik czechosłowacki, omawiający zagadnienia ogólnotechniczne. Prawie każdy numer przynosi ciekawy materiał modelarski lub ogólnolotniczy.

MECZ MOTOCYKLOWY I MAŁE LOTNICTWO

Zamieszczamy poniżej wiadomość, podaną przez „Sztandar Młodych" z dn. 21 września br.

W Rawiczu odbywał się motocyklowy trójmecz żużlowy, w którym wzięły udział drużyny CWKS, Stali z Ostrowa Wlkp. i miejscowego kolejarza. Na mecz ten, z którego dochód przeznaczono na odbudowę Warszawy, przybyło około 8 tys. widzów.

Podczas przerw między poszczególnymi biegami, Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Rawiczu organizował pokazy modeli latających. Pokazy te bardzo się podobały 8-tysięcznej widowni, która zapoznała się równocześnie z celami modelarstwa i jego osiągnięciami. Szczególnie wielkie zainteresowanie wzbudził pokaz lotu modelu silnikowego. Model ten krążył dość długo nad głowami widzów, po czym wylądował na miejscu, z którego uprzednio wystartował.

Czesław Adamski

Pokazy modelarskie podczas cieszących się dużym powodzeniem imprez sportowych, to doskonały sposób popularyzowania dorobku naszych modelarzy LL oraz zapoznania szerokich mas społeczeństwa z zadaniami, stojącymi przed Ligą Lotniczą i Ludowym Lotnictwem. Pokazy organizowane przez Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Rawiczu są jednym z przykładów, jak należy popularyzować osiągnięcia i zadania lotnictwa i modelarstwa. Sądzimy, że inne oddziały Ligi Lotniczej skorzystają z doświadczeń Rawicza.

W całej pełni solidaryzujemy się ze zdaniem redakcji „Sztandaru" wyrażonym w komentarzu.

(Red.)

KROŚCIENKO PROSI O MODELARNIĘ

Będąc niedawno w Krościenku nad Dunajcem, zauważyłem, że młodzież tamtejsza buduje modele. Narzędzia, jakimi się przy tym posługuje są bardzo proste, czasem jest to tylko kozik. Używane materiały modelarskie nie zawsze są odpowiednie, lecz chłopcy przejawiają dużo zapału i budują modele, które naprawdę latają.

Dlaczego jednak nikt z Ligi Lotniczej dotychczas nie zainteresował się młodzieżą z Krościenka?

Przecież można by zorganizować modelarnię lotniczą, a chętnych do pracy modelarskiej szkolić.

Chłopcy w Krościenku nie tylko, że nie mają narzędzi i odpowiednich materiałów modelarskich, ale brak im jest także planów modeli, a SiM dociera tam bardzo rzadko. Myślę, że przy odrobince dobrej woli dałoby się nie dużym kosztem założyć modelarnię w Krościenku. Z braku instruktora mogliby ją poprowadzić sami chłopcy.

T. Śladowski
Warszawa

GUMOWE KÓŁECZKO

Postanowiłem zbudować model na uwięzi. Sam kadłub jakoś się zrobiło, ale gorzej było z podwoziem. Brak kółek. Brat podarował mi wprawdzie jedno kółko gumowe o niewiadomym pochodzeniu, nadające się akurat na oponę, ale drugiego podobnego nie mogłem nigdzie znaleźć.

W pierwszym sklepie z zabawkami, jaki odwiedziłem w poszukiwaniu kółek, dowiedziałem się od uśmiechniętej uprzejmie ekspedientki, że owszem, kółka takie są, ale przy zabawkach. — Osobno się nie sprzedaje — dodała.

Opuszczając sklep przypomniałem sobie, że brat znalazł to kółko na boisku piłkarskim.

Prawdopodobnie ma ono coś wspólnego ze sportem — pomyślałem i pełen nowych nadziei skierowałem swe kroki do składnicy sportowej.

Okazało się, że miałem słuszność. — Tak, tak, mamy u nas takie kółeczka — objaśnił mnie ekspedient, — ale jako uszczelki przy wiosłach.

No cóż, przecież łodzi z wiosłami kupować nie będę. Zawiedziony wstąpiłem jeszcze do sklepu żelaznego MHD.

— Owszem, kółka są — powiedział sprzedawca — ale przy sedesach, osobno nie sprzedajemy.

Zrozpaczony wróciłem do domu.

Dlaczego kółek do modeli nie sprzedają składnice modelarskie?

Może komuś potrzebne jest jedno małe gumowe kółeczko do drewnianego samochodziku, wiosła lub sedesu? Chętnie odstąpię. Nie wiem, co z nimi zrobić!

Andrzej Słociński
Sosnowiec

DLACZEGO WIEŻA SPADOCHRONOWA W WARSZAWIE JEST NIECZYNNA?



DZIURA W PARASOLU

W związku z ciekawym artykułem inż. Milana Horejsi'ego pt. „Tajemnica parasola", który ukazał się w ostatnich numerach SiM-u, chciałbym zauważyć, że podana tam orientacja momentów aerodynamicznych jest błędną. Wyjaśnienie to podaję, celem uniknięcia możliwych nieporozumień wśród czytelników. Z poprzedzającego bowiem „Tajemnice parasola" artykułu pt. „Profile małego lotnictwa" (SiM Nr 30), czytelnicy dowiadują się, że moment pochylający — niezgodny z ruchem wskazówek zegara — oznacza się jako ujemny (—), a więc odwrotnie, jak to wynika z analizy „Tajemnicy parasola". Podkreślam, że orientacja momentów aerodynamicznych, podana w „Profilach małego lotnictwa", jest zgodna z powszechnie przyjętą w literaturze lotniczej u nas w Polsce i w innych krajach. Naturalnie, inaczej przyjęta orientacja momentów, nie ma żadnego wpływu na słuszność rozumowania autora „Tajemnicy parasola", chodzi tutaj bowiem tylko o stronę formalną.

Na marginesie wspomnę, że wydane w Czechosłowacji przez tegoż inż. Horejsi'ego, tabele profili modelarskich pod nazwą „IPRO", z których dwa profile małego lotnictwa", posiadają orientację współczynników momentów, zgodną z podaną w numerze 30 SiM-u, a więc — Cmo, 25.

Eugeniusz Janeczek

DLACZEGO ?

...wieża spadochronowa w Parku Praskim w Warszawie jest od dwóch tygodni nieczynna? Codziennie pod wieżą gromadzi się młodzież czekająca na rozpoczęcie skoków, a tymczasem wieża jest zawsze zamknięta. Czasem odbywają się skoki, ale tylko dla członków kursu spadochronowego. Dla niezorganizowanych skoków nie ma. Na systematyczne szkolenie nie wszyscy mają czas.

Podczas V Tygodnia Lotnictwa wieża była dostępna dla wszystkich, dlaczego teraz jest inaczej?



„Kochany SiM-ie bardzo proszę o informacje". „Droga redakcjo odpowiedz — czekam z niecierpliwością" — oto fragmenty z setek listów, które napływają do naszej redakcji. Coraz bardziej zacieśnia się współpraca między Czytelnikami i redakcją, coraz częściej otrzymujemy podziękowania za życzliwą radę, interwencję czy informację.

Tak się złożyło, że w ubiegłym tygodniu najwięcej listów otrzymaliśmy od modelarzy. Dlatego wszystkich nie — modelarzy prosimy o wyrozumiałość — głos ma małe lotnictwo.

Kol. **ALEKSANDER SEMBRAT z Mszanki, pow. Gorlice** pisze, że w roku ubiegłym w lipcu ukończył kurs modelarski organizowany przez ZMP w Ośrodku Szkolenia Kadr w Lidzbarku. Kurs ukończył i otrzymał tymczasowe zaświadczenie przodownika. W grudniu 1950 roku zgłosił się do Zarządu Okręgu LL Rzeszowie celem wymiany zaświadczenia tymczasowego na stałe. Otrzymał odpowiedź, że otrzyma je w krótkim czasie... Ten „krótki czas" okazał się jednak bardzo długi, bo do tej pory nic nie otrzymał. Zaświadczenie natomiast jest bardzo potrzebne, bo chce wreszcie oficjalnie być kierownikiem modelarni, a formalnie nie ma uprawnienia.

Zgadzamy się z Kolegą, że Rzeszów powinien już dawno załatwić tę pilną sprawę i prosimy Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej o wyjaśnienie i — dyplom, ale nie w ciągu trzynastu miesięcy, a 7-miu dni. Czekamy!

Stałemu korespondentowi i współpracownikowi naszego pisma **JÓZEFOWI SKUPINOWI z Tarnowskich Gór** dziękujemy za nadesłany materiał (2 plany modeli) i prosimy o dalszą współpracę.

Kol. **WŁODZIMIERZ GRANIEC z Olkusza** ma pretensję do SiM-u, że zbyt mało zamieszcza arkykułów dla modelarzy średnio zaawansowanych. Możemy odpowiedzieć, że już w najbliższych numerach znajdziecie coś dla siebie, a za dwa lata z pewnością artykuł „Tajemnica parasola" będzie dla Was zupełnie zrozumiały. Zresztą bardzo trudne artykuły modelarskie drukujemy stosunkowo rzadko, a spora ilość modelarzy często prosi o artykuły na wyższym poziomie.

Kol. **WIESŁAWOWI ZBUŻ ze Skarżyska** komunikujemy, że nadesłany szkic modelu wykorzystamy. Cieszy nas, że SiM stał się Waszym przewodnikiem w pracy.

Kol. **WIESŁAW KRUSZEWSKI z Warszawy** nadesłał nam ciekawy artykuł o projektowaniu modeli balonów. Artykuł zachowujemy w teczce redakcyjnej, gdyż wymaga jeszcze uzupełnienia.

Kol.**STANISŁAW TYTKO z Pszowa** nadesłał plan szkolnego modelu kartonowego. W sprawie modelu porozumiemy się z Wydziałem Modelarstwa Lotniczego ZG LL, który udzieli Wam odpowiedzi.

Kol. **TADEUSZ DOMAGAŁA z Nowego Miasta** miał przysłowiowego „pecha", gdyż przysłał artykuł o „najprostszych silniczkach modelarskich" będący tłumaczeniem artykułu z „Techniki Mołodioży". Tymczasem SiM był szybszy, jak przystało na lotniczy tygodnik, gdy list kolegi Domagały dotarł do redaktora, to artykuł powyższy był już wydrukowany w numerze. Prosimy na przyszłość o pośpiech w tłumaczeniach. Zaznaczamy przy tym, że artykuł Wasz był zupełnie poprawnie przetłumaczony. Prosimy o dalszą współpracę.

O plany modeli redukcyjnych prosi kol. **PAWEŁ KUCZERENKO z Łodzi** Trochę cierpliwości drogi kolego. Plany modeli redukcyjnych znajdziecie w SiM-ie. Do końca bieżącego roku redakcja zaplanowała zamieszczenie 5-ciu planów.

Kol. **ANDRZEJOWI BEKIEROWI z Chorzowa** dziękujemy za starannie wykonane rysunki modeli. Prosimy o jeszcze.

Kol. **ZBIGNIEWA FLASZĘ z Niska nad Sanem** zawiadamiamy, że z oferty przekazania planów modeli redukcyjnych skorzystamy i chętnie je opublikujemy, o ile stanowią wartościowy dokument historyczny.

Macie rację oznaczając Wasz model „Jaka-9" redukcyjno-latający z napędem gumowym jako E.I.R.X. Prosimy zajrzeć do tabeli podanej w SiM-ie (Nr 1, rok 1950, strona 18).

Równocześnie informujemy, że nakład książki „Szkoła małego lotnictwa" jest wyczerpany. Nie możemy więc pomóc Wam w jej uzyskaniu.

Ostatnią nowością z dziedziny wydawnictw małego lotnictwa jest podręcznik „Modele szybkościowe" (na uwięzi), który możecie nabyć w każdej księgarni w cenie 4.20 zł.

(p.e.)

Kampania propagandowa V Tygodnia Lotnictwa dała poważne rezultaty. Dzięki niej wzrosło zainteresowanie młodzieży lotnictwem. Szczególnie wielką rolę odegrały broszurki propagandowe („Uczmy się latać", „Zostań pilotem silnikowym", „Zostań pilotem szybowcowym" oraz „Zostań skoczkiem spadochronowym") szczegółowo informujące o przebiegu szkolenia lotniczego i o warunkach przyjęć kandydatów do szkół LL. Otrzymaliśmy wiele listów od naszych czytelników świadczących o powodzeniu, jakim się cieszą te broszurki wśród młodzieży.

STEFAN ROŻNOWSKI z Wejherowa tak pisze o broszurze „Zostań pilotem szybowcowym": „Od dzieciństwa marzyłem o lataniu. Do chwili, gdy kupiłem w kiosku „RUCHU" broszurkę błąkałem się i nie wiedziałem, jak dopiąć do wymarzonego celu. Po przeczytaniu broszurki wstąpiła we mnie otucha. Zrozumiałem, że ja syn rybaka mogę zostać pilotem. Udałem się do Zarządu Okręgu LL w Gdańsku, gdzie otrzymałem wszystkie potrzebne mi informacje. Dowiedziałem się także i o „SiM-ie". Jestem teraz prenumeratorem tego pisma, a w przyszłym roku składam papiery wraz z podaniem o przyjęcie na szkolenie w pilotażu szybowcowym".

List naszego czytelnika jest najlepszym przykładem roli i znaczenia „broszurkowej propagandy". Przystępna cena broszurek (od 0,60 do 1,20 zł.) oraz kolportaż „RUCHU" sprawiają, że są one dostępne dla każdego i wszędzie. Tym, którzy nie znają warunków przyjęć na szkolenie radzimy wziąć to pod uwagę i czym prędzej zaopatrzyć się w te pożyteczne wydawnictwa. Każdy nabywca znajdzie w nich obok ciekawie podanych interesujących go informacji, bogaty dobór ilustracji obrazujących jego przyszłą drogę do lotnictwa.

Czytelnikom, którzy nadesłali do nas listy z pytaniami odnośnie szkolenia radzimy pójść za przykładem kol. Rożnowskiego. Ponadto radzimy im przejrzeć 4, 5, 12, 13, 16, 19, 28 oraz 30 numer SiM-u z br., gdzie znajdą interesujące ich informacje. Niniejszym kwitujemy listy następujących kol. kol. **EDWARDA MATYSZKI z Katowic, MACIEJA RUDNICKIEGO z Warszawy, JERZEGO SZASZEWSKIEGO z Piaseczna, HENRYKA CHODOROWSKIEGO z Wędowa STANISŁAWA FRYCHOLZA z Glinnika, M. GNIAZDKA z Sieradza, STANISŁAWA GRZESIKA z Dęba, ADOLFA JĘDRZEJCZYKA z Bielska, MARIANA KOTELEWSKIEGO z Wawrzyszewa, ROMANA RUNDSZTETERA z Tych oraz MARII SMARDZ z Rawy Mazowieckiej.** Wszystkim wyżej wymienionym dziękujemy za miłe listy i życzymy powodzenia w ich poczynieniach,

Kol. **GRAŻYNIE MUZIKA z Kutna** odpowiadamy, że nie ma żadnych przeszkód w tym, aby młodzież podróżowała samolotami PLL „LOT". Odnośnie spraw szkoleniowych, radzimy Koleżance przeczytać zamieszczoną powyżej odpowiedź zbiorową.

Kol. KRZYSZTOF ADAMCZYK — szkolenie w Lidze Lotniczej jest całkowicie bezpłatne i trwa 6 tygodni. Stanowczo odradzamy Wam porzucanie szkoły. Wykształcenie ogólne zdobyte w liceum przyda Wam się w OSL. Radzimy dopiero po przejściu w czasie wakacji przeszkolenia w LL starać się o przyjęcie do OSL poprzez właściwą WKR.

Kol. **JAN ZIĘCINA z Tarnowa.** Informacji w sprawie przyjęć do OSL udzielają Wojskowe Komendy Rejonowe.

WYDZIAŁ MODELARSTWA LOTNICZEGO ZG LL ZAWIADAMIA

Na XVI Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w Poznaniu następujący modelarze uzyskali warunki do I stopnia wyszkolenia modelarskiego:

Witold Gumowski — Kielce,
Ryszard Jędrzejewski — Bydgoszcz,
Adam Jarczyk — Katowice,
Zdzisław Musiał — Kielce,
Janusz Jóźwiak — Poznań,
Józef Szczudło — Kraków,

Wyżej wymienieni mają prawo otrzymać odznakę I stopnia i książeczki lotnicze od Zarządów Okręgowych Ligi Lotniczej po stwierdzeniu, że ukończyli kurs modelarski I stopnia.

Z. G.

ZE ŚWIATA MAŁEGO LOTNICTWA

Nowe rekordy międzynarodowe

Jak podaje ostatni biuletyn FAI z dnia 3 sierpnia 1951 r. zatwierdzone zostały następujące rekordy międzynarodowe:

Szybowce bezogonowe (klasa IV — 1a)

długotrwałości lotu — Borys Muraszczenko — ZSRR
Charków — 6 czerwca 1951
1 godz 16 min 32 sek.

Szybowce bezogonowe (klasa IV — 1b)

odległość lotu — Borys Muraszczenko — ZSRR
Charków — 6 czerwca 1951
33 km 360 m

„MODELE LATAJĄCE"

W księgarniach „Domu Książki" każdy modelarz może nabyć doskonały radziecki podręcznik modelarstwa lotniczego pt. „Letajuszczije Modeli" w opracowaniu inż. inż. Mikirtumowa i Kostienko,

Przejrzyście i bogato ilustrowana ta książeczka godna jest polecenia dla wszystkich modelarni. Cena 1 zł 60 gr.

CZECHOSŁOWACKIE OGÓLNOKRAJOWE ZAWODY MODELI NA UWIĘZI

W dniu 18 sierpnia br. w mieście Gottwaldowo-Otrokovice na stadionie „Sokoła" odbyły się Ogólnokrajowe Zawody Modeli na uwięzi. Zawody te przyniosły wiele rekordów krajowych i dwa międzynarodowe. Znany zawodnik Zdenek Husiczka z Brna, stale doskonalący swoje wyczynówki ustalił w kategorii od 2,5 cm nowy rekord wynoszący 146,3 km/godz. (poprzedni rekord międzynarodowy również zdobył Husiczka i wynosił on 144,144 km/godz.

Wyniki te zostaną przesłane FAI do zatwierdzenia, jako rekordy oficjalne.

W jednym z najbliższych numerów podamy plan rekordowego modelu Z. Husiczki. Poniżej reprodukujemy fotografię modelu. Zwraca uwagę jednopłatkowe śmigło.

„MODELARZ LOTNICZY"

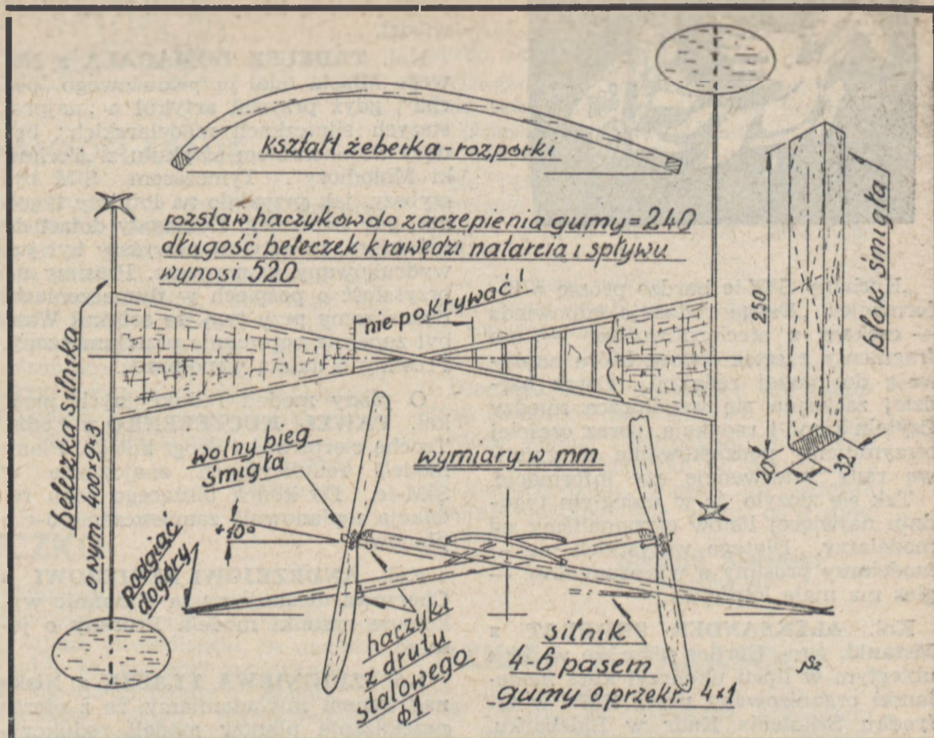
Miesięcznik czechosłowacki „Modelarz Lotniczy" w numerze 9 przynosi wiele ciekawych artykułów, rysunków i fotografii. W cyklu artykułów pt. „Teoria dla każdego" inż. Schindler omawia modele specjalne: śmigłowe i zasady ich projektowania. W cyklu artykułów „O profilach skrzydeł" Milan Tichy wprowadza czytelnika w pojęcie powstania zjawiska oporu.

Dowiadujemy się również z tego ciekawego numeru, że w zawodach o puchar Wakefielda, które odbyły się w Finlandii zwyciężyła Szwecja przed Anglią i Włochami. Zwycięzcą został Szwed S. Stark. Średni czas lotu jego modelu wynosił 4 minuty. W roku 1952 zawody Wakefielda odbędą się w Szwecji.

Sporo miejsca poświęcono omówieniu zawodów ogólnokrajowych w Gottvaldovie.

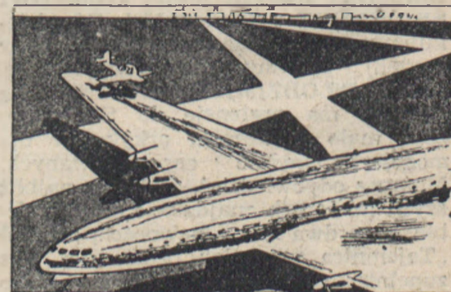
W numerze tym znajdujemy poza tym dwa palniki polskich modeli, które były publikowane w SiM-ie. Opis planów podano pod tytułem „Poznajemy polskie modele". W końcu numeru podano plan oraz szczegółowy opis budowy szkolnego modelu na uwięzi silniczek 2,5 cm³.

Miesięcznik „Modelarz Lotniczy" można zaprenumerować za pośrednictwem administracji Czasopism Lotniczych.



ORYGINALNY ŚMIGŁOWIEC

Wśród wielu spotykanych konstrukcji modeli śmigłowców, model, którego rysunek zamieszczamy powyżej odznacza się bardzo pomysłowym rozwiązaniem. Do skrzydełka — wirnika umocowane są dwie beleczki, utrzymujące gumę napędową. W ten sposób jakby dwa modele zawieszono na końcach wirnika. Na rysunku celowo nie podano wymiarów, aby modelarze mogli jedynie wykorzystać to rozwiązanie konstrukcyjne.



Omyłka!?

NASZA OKŁADKA

Po raz pierwszy w Polsce na II MZML modelarze ZSRR demonstrowali model telesterowany od lewej M. Wasilczenko i I. Sokołow.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 86 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne, 14 — sekretariat i administracja. Zam. 2412 — 2-B-43350

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL